

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD
vom 25. Mai 2018**

Ist die Verkehrsinfrastruktur im Nordwesten für den Logistik- und Industriestandort Bremen ausreichend aufgestellt?

Die Fraktion der SPD hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Die Hansestadt Bremen ist ein ebenso vitaler wie bedeutender Wirtschaftsstandort. Nicht nur große Industriebetriebe, auch die Hafenwirtschaft und etliche Unternehmen der Logistikbranche tragen deutlich zum wirtschaftlichen Erfolg der Bundesrepublik und des Landes Bremen bei. Die Erreichbarkeit des Standorts, der Zu- und Abfluss von Gütern und Waren muss dabei stets gewährleistet sein und zukunftsorientiert um- oder ausgebaut werden, um im Wettbewerb mit nationalen und internationalen Konkurrenten bestehen zu können.

Für die Zukunft des Zwei-Städte-Staates ist es daher überlebenswichtig, dass die verkehrliche Anbindung – sowohl auf Straßen als auch auf Schienen- und Wasserwegen – gesichert ist.

Die Vollendung des Autobahnringes durch die Autobahn A 281 ist für Bremen von zentraler wirtschaftspolitischer Bedeutung. Denn mit der A 281 werden der Flughafen, das Güterverkehrszentrum und der Neustädter Hafen direkt an das bundesdeutsche Autobahnnetz angebunden. Darüber hinaus eröffnet dieser Autobahnring die Möglichkeit einer sternförmigen Erschließung der zentralen Stadt und damit auch die Minimierung der Verkehre durch das Stadtgebiet. Entscheidend für diese Funktion der A 281 ist die Schließung des Autobahnringes um Bremen herum, die Verbindung von A 1 und A 27, die zeitnahe Fertigstellung des geplanten vierten Bauabschnitts, die Weserquerung.

Für den gesamten Wirtschaftsraum ist die Lage an einer europäischen Magistrale wie der A 1 von unschätzbarem Wert. Dies gilt jedoch nur, solange diese Verbindung auch leistungsfähig ist, was im Falle der überlasteten A 1 inzwischen nur noch bedingt gegeben ist

Die Weiterführung der A 20 westlich der Elbe ist eines der wichtigsten Infrastrukturvorhaben in Norddeutschland, da sie als Magistrale den Sackgassencharakter der A 29 und A 27 und die Trennwirkung von Weser und Elbe aufheben wird. Die A 20 ist der zentrale deutsche Abschnitt eines transeuropäischen Nordost-Korridors. Damit kann sich die Lage Nordwestdeutschlands zu einer europäischen Zentrallage entwickeln. Für die gesamte regionale Wirtschaft würde die

A 20 eine völlig neue Standortqualität bedeuten. Die Weiterführung der A 20 durch Schleswig-Holstein zu einer Elbquerung westlich von Hamburg und weiter durch das nordwestliche Niedersachsen mit einer Weserquerung südlich von Bremerhaven ist im Planungsstadium.

Es muss daher in Bremens dringendem wirtschaftlichem Interesse liegen, den zügigen Aus- und Weiterbau der genannten Projekte zügig voranzutreiben.

Wir fragen den Senat:

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die bisher nicht fertiggestellten bzw. fehlenden Bauabschnitte der A 281? Hat der Bund für die zügige Planung und den Weiterbau des Autobahnringes einen verbindlichen Zeitplan und – falls ja – wie sieht dieser aus? Hat Bremen seine Obliegenheiten innerhalb des von Bund zu setzenden Zeitplans vollumfänglich erfüllt? Wann ist mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der A 281 zu rechnen?
2. Wann ist nach jetzigem Stand mit der Inbetriebnahme der A 20 auf dem Teilstück von Schleswig- Holstein bis zur A 29, bzw. zunächst bis zur A 27 zu rechnen? Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den für die Wirtschaftsstandorte Bremen und Bremerhaven wichtigen Ausbau der A 20 beim Bund und den Ländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen zu forcieren?
3. Welche Maßnahmen hält der Senat für geboten, um die Leistungsfähigkeit der Magistrale A 1 zu erhalten bzw. den zunehmenden Wirtschaftsverkehren anzupassen? Welche Maßnahmen befinden sich davon bereits in der Planung oder Umsetzung seitens des Bundes? Welchen Zeitplan gibt es für die Ertüchtigung dieser Wirtschaftsschlagader?
4. Welche Maßnahmen hält der Senat für erforderlich, um den Ausbau wichtiger Verkehrsprojekte im nordwestdeutschen Raum beim Bundesverkehrsministerium voranzutreiben?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie ist der aktuelle Planungsstand für die bisher nicht fertiggestellten bzw. fehlenden Bauabschnitte der A 281? Hat der Bund für die zügige Planung und den Weiterbau des Autobahnringes einen verbindlichen Zeitplan und – falls ja – wie sieht dieser aus? Hat Bremen seine Obliegenheiten innerhalb des von Bund zu setzenden Zeitplans vollumfänglich erfüllt? Wann ist mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der A 281 zu rechnen?**

Für den BA 2/2 der A 281 wurde die öffentliche Auslegung der Unterlagen zum Gesamtlärm abgeschlossen. Nach Durchführung eines Erörterungstermins Mitte August 2018 wird bis November 2018 ein Planfeststellungsbeschluss erlassen werden. Mit vollziehbarem Baurecht wird dann eine Baufreigabe durch den Bund

und die Einstellung in den Bundeshaushalt erfolgen. Ausschreibungen für bauvorbereitete Maßnahmen können daran anschließend veröffentlicht werden. Für den Fall von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss muss geprüft werden, mit welchen Maßnahmen der Bau sofort vollzogen werden kann.

Für den BA 4 der A 281 (Weserquerung) wurde der bisher im Planfeststellungsbeschluss definierte Vorbehalt aufgelöst. Mit Datum vom 01.03.2018 liegt eine entsprechende Plangenehmigung vor. Noch offen ist das beim Bundesverwaltungsgericht ruhende Verfahren Holcim. Hier gibt es eine zwischen Holcim, dem Bund und der Auftragsverwaltung abgestimmte technische Lösung. Derzeit finden intensive Gespräche statt, um schnellstmöglich eine schriftliche Einigung herbeizuführen die einen zeitlichen Baubeginn noch im Jahr 2018 ermöglichen Parallel werden Ausschreibungen für bauvorbereitende Aktivitäten vorbereitet. Diese könnten Ende 2018 begonnen werden. Der Bund ist in diese Überlegungen eingebunden, da er die formale Baufreigabe und die Einstellung in den Bundeshaushalt gewährleisten muss.

Der vom Bundestag beschlossenen Bedarfsplan 2016 bildet die Grundlage für die Entwicklung der Bundesfernstraßen bis ins Jahr 2030, enthält jedoch keine Priorisierung, in welcher Reihenfolge die vordringlichen Maßnahmen geplant und gebaut werden sollen. Der Bund hat gleichermaßen wie Bremen ein hohes Interesse an einer zügigen Umsetzung der Autobahneckverbindung A 281. Eine Fertigstellung der Autobahneckverbindung wird für 2024 angestrebt.

- 2. Wann ist nach jetzigem Stand mit der Inbetriebnahme der A 20 auf dem Teilstück von Schleswig- Holstein bis zur A 29, bzw. zunächst bis zur A 27 zu rechnen? Welche Möglichkeiten sieht der Senat, den für die Wirtschaftsstandorte Bremen und Bremerhaven wichtigen Ausbau der A 20 beim Bund und den Ländern Schleswig-Holstein, Hamburg und Niedersachsen zu forcieren?**

Nach den Informationen der für die Planung der A 20 zuständigen Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) ist aus heutiger Sicht bei günstigen Verfahrens- und Genehmigungsabläufen eine Inbetriebnahme der Gesamtstrecke der Küstenautobahn A 20 in Niedersachsen bis 2032 vorgesehen. Dies gilt auch für den Abschnitt der A 20 von der Elbe kommend bis zur A 27.

Grundsätzlich werden die einzelnen Abschnitte der A 20 sukzessive geplant, planfestgestellt und entsprechend baulich umgesetzt. Seit dem 16.04.2018 liegt für den 1. BA der A 20 bei Westerstede der Planfeststellungsbeschluss vor. Dort wird die bauliche Umsetzung in diesem Jahr zunächst mit bauvorbereitenden Maßnahmen insbesondere im artenschutzrechtlichen Bereich begonnen.

- 3. Welche Maßnahmen hält der Senat für geboten, um die Leistungsfähigkeit der Magistrale A 1 zu erhalten bzw. den zunehmenden Wirtschaftsverkehren anzupassen? Welche Maßnahmen befinden sich davon bereits in der Planung oder Umsetzung seitens des Bundes? Welchen Zeitplan gibt es für die Ertüchtigung dieser Wirtschaftsschlagader?**

Bei der aktuellen Aufstellung der Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurde für die heutige 6-streifige A1 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Bremen und der Landesgrenze Bremen / Niedersachsen im Rahmen einer Engpassanalyse eine häufige kapazitätsbedingte Stauwahrscheinlichkeit ausgewiesen. Bis zum Jahr 2025 wird von einer Verkehrsbelastung von 115.000 bis 125.000 Kfz/24h ausgegangen. Wegen dieser festgestellten Defizite und wegen der großen Bedeutung für den Fern- und lokalen Verkehr hat Bremen im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2030 den 8-streifigen Ausbau der A1 zwischen dem AK Bremen und der Landesgrenze Bremen / Niedersachsen angemeldet. Im Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung wird im aktuellen Bedarfsplan die A 1 im Bremer Bereich im weiteren Bedarf mit Planungsrecht geführt.

Unabhängig von der nachgewiesenen Ausbaunotwendigkeit der A 1 hält der Senat die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der A 1 durch geeignete Erhaltungsmaßnahmen als vordringliche Aufgabe. Dazu zählen folgende Maßnahmen, die von Bremen in Abstimmung mit dem Bund durchgeführt werden:

Die Ertüchtigung der Deutschen Bahn-Unterführung bei Uphusen/Mahndorf befindet sich bereits in der baulichen Durchführung. Des Weiteren werden abschnittsweise diverse Betonhauptfahrstreifen der BAB A1 erneuert.

Ein zentrales Element in diesem Autobahnabschnitt der A1 ist die 279 m lange Weserbrücke mit ihren Vorlandbrücken (Gesamtlänge ca. 550 m).

Zur Bewertung des statischen Zustandes der Brücke wurde die statische Nachrechnung der Brücke veranlasst. Die Ergebnisse zeigen statische Defizite gegenüber dem gültigen Belastungsniveau (Schwerverkehr). Erste vorliegende Ermüdungsschäden als auch die statischen Defizite werden kurzfristig instandgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass auch nach der Instandsetzung erneut Ermüdungsschäden auftreten werden und ebenfalls kurzfristig instand zu setzen sind. Mittelfristig ist demnach ein 8-streifiger Ersatzneubau zu planen. Um die notwendigen Vorläufe für den 8-streifigen Ausbau der A 1 inkl. eines Ersatzbrückenbaus über die Weser zu ermöglichen, soll kurzfristig eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.

In der Umsetzung befindet sich aktuell der erforderliche 8-streifige Ersatzneubau des Brückenbauwerkes über die Ochtum im Bereich der Landesgrenze Bremen / Niedersachsen. Nach der Baurechtschaffung Anfang Juni 2018 soll im Juli 2018 mit der baulichen Umsetzung begonnen werden.

Erfahrungsgemäß werden zunächst die zahlreichen laufenden und noch nicht fertiggestellten Projekte des Bedarfsplans 2004 und die vordringlichen Maßnahmen des neuen Bedarfsplanes abgearbeitet.

4. Welche Maßnahmen hält der Senat für erforderlich, um den Ausbau wichtiger Verkehrsprojekte im nordwestdeutschen Raum beim Bundesverkehrsministerium voranzutreiben?

Im Rahmen der Konferenz Norddeutschland arbeitet Bremen eng mit den anderen norddeutschen Ländern Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein zusammen um die gemeinsamen Interessen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu koordinieren und abzustimmen. Zu diesem

Themenkomplex finden regelmäßig Treffen der norddeutschen Länder mit dem Bundesverkehrsminister statt. Für die zweite Hälfte 2018 ist ein Treffen mit dem Bundesminister Scheuer verabredet worden, um den Ausbau der Verkehrsprojekte im nordwestdeutschen Raum voranzutreiben.

Dabei spielen aus Sicht des Senates die Verbesserung der Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur eine ebenso wichtige Rolle wie die Verbesserung der Straßeninfrastruktur. Vor diesem Hintergrund begrüßt der Senat die Aufnahme des Projektes „Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg – Hannover, Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen, Rotenburg – Verden – Minden / Wunstorf, Bremerhaven – Bremen – Langwedel (Optimiertes Alpha-E + Bremen)“ durch das Bundesverkehrsministerium in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Darüber hinaus setzt sich der Senat für die Einbeziehung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in die geplante Elektrifizierungsoffensive des Bundes ein. So wurde auf Bremer Initiative hin eine Beschlussfassung in der CdS-Konferenz am 17.05.2018 zum Thema „Elektrifizierung des Schienennetzes“ explizit um die Berücksichtigung privater Netze ergänzt.

Als konkretes Projekt ist weiterhin die Elektrifizierung der EVB Strecke Bremerhaven-Bremervörde-Rotenburg zu nennen. Durch die Elektrifizierung der Strecke kann eine Kapazitätserweiterung und damit eine Entlastung des Knoten Bremens sowie der stark ausgelastete Strecke Bremerhaven - Bremen - Langwedel - Verden erreicht werden. Gleichzeitig stünde relativ zeitnah eine Alternativroute für den Fall von Störungen oder Bauarbeiten auf der Hauptstrecke zur Verfügung.